LE DIRECTEUR DE LA DIR-NORD S'EXPLIQUE SUR L'EXPÉRIMENTATION

A25

«Nous avons besoin des usagers pour réussir…»

Pourquoi ce dispositif expérimental ?
Parce qu'il faut agir et parce que la perspective de création de voies nouvelles n'est pas une solution envisageable à court terme. En revanche, nous savons que nous pouvons améliorer l'utilisation des voies existantes, et que cela peut améliorer à la fois les temps de déplacements, leur fiabilité et la sécurité routière. En outre, nous avons les budgets pour le faire.

« C'est parce que nous parions sur l'intelligence de nos usagers que nous mettons en place un dispositif modulable… »

Expérimental, cela veut-il dire que cela peut ne pas marcher ?
Le dispositif modulation des accès/modulation des vitesses donne des résultats. Nous le savons car il a déjà été expérimenté ailleurs en France et en Europe. Cependant, la situation de l'agglomération lilloise est complexe : il faut donc valider ce dispositif. C'est pourquoi, nous voulons nous appuyer sur les usagers. Nous attendons donc le retour qu'ils nous feront sur ce dispositif… Ils sont la clé du succès.

Qu'attendez-vous ? Une circulation fluide ?
Non. Ce dispositif ne va pas supprimer les congestions. Il est conçu pour en lisser les effets. Un feu par exemple va ralentir l'apparition des congestions et va contribuer à mieux remplir la voie lente qui a tendance à se vider au droit de chaque accès pour permettre aux véhicules de s'insérer. Ensuite, la modulation des vitesses doit permettre de limiter les à-coups à l'origine des accrochages et incidents, qui aggravent ou créent les congestions. Les usagers doivent être gagnants sur le temps global de parcours et sur sa régularité…

Vos feux et vos panneaux sont intelligents parce que les usagers ne le sont pas assez ?
C'est exactement le contraire. C'est parce que nous parions sur l'intelligence des usagers que nous mettons en place un dispositif évolutif, modulable, variable… Mais nos feux et nos panneaux ne seront pas intelligents sans eux !

Xavier Delebarre
Un système intelligent, c'est un système qui dialogue

PROFESSIONNELS ET GRAND PUBLIC POURRONT S'EXPRIMER

A25

Un comité pour comprendre le vécu des usagers…

Conducteurs professionnels et particuliers pourront exprimer leurs perceptions sur les deux dispositifs de modulation (accès et vitesse) et ainsi contribuer à en améliorer le fonctionnement…

L'objectif de l'expérimentation est clair : à infrastructure constante, essayer d'une part de limiter les durées de congestion et d'autre part de «garantir» aux usagers des temps de parcours plus réguliers. C'est clair, sauf que… il y a les études et les évaluations techniques d'un côté, et de l'autre, il y a les perceptions des usagers. Et les deux ne convergent pas toujours ! C'est pourquoi la préfecture du Nord et la DIR Nord mettent en place un comité des usagers.

• Ce comité aura deux missions : **informer la DIR Nord sur la façon dont les usagers ressentent réellement l'expérimentation, en toute indépendance, et témoigner auprès des autres usagers de leur expérience.** Est-ce que le fait d'être brièvement arrêté améliore ou non le temps de parcours ? Est-ce une contrainte insupportable ? Comment est perçu ce paradoxe qui consiste à s'arrêter pour avancer plus rapidement ? Voici quelques-unes des questions auxquelles le comité devra répondre… L'enjeu est important car, en cas de réussite de cette expérimentation, d'autres itinéraires de la région lilloise pourront être concernés.

• **Connaître et comprendre les perceptions des usagers est encore plus important pour la modulation dynamique des vitesses.** Parce que, dans ce cas-là, c'est le comportement des usagers qui sera déterminant. Abaisser sa vitesse, rester attentif, respecter les distances de sécurité : autant de «petites» décisions qui vont limiter les incidents et les accrochages qui génèrent des sur-temps de parcours. Est-ce que les usagers remarquent que l'autoroute peut écouler davantage de voitures à basse vitesse en raison de la réduction des distances ? Est-ce qu'une conduite plus fluide a des effets sur le nombre d'accrochages ? Là encore, la DIR compte sur la parole des usagers et sur leur perception pour essayer d'influer sur les comportements de tous.

• **Le comité des usagers est composé d'une douzaine de personnes, avec quatre représentants des associations (1) et une dizaine d'usagers indépendants** qui se sont portés volontaires à la suite d'interviews aléatoires menées par la DIR Nord aux abords de l'échangeur de La Chapelle d'Armentières. Il se réunira deux fois en 2015 et deux fois au cours du premier semestre 2016.

(1) Automobile club du Nord de la France, La Prévention routière, la Fédération nationale des transporteurs routiers et la Fédération française des motards en colère. 40 millions d'automobilistes est représenté dans le comité par l'Automobile club du Nord de la France

ÉDITION DIR NORD • 2, RUE DE BRUXELLES - BP 275 - 59019 LILLE CEDEX - 03 20 49 61 27 - JUIN 2015
• CONCEPTION - RÉALISATION : COMMUNICATION DIR NORD, SPT/GESTION DE TRAFIC ET PATRICK WOLF CONSULTANTS

UNE EXPÉRIMENTATION EN 2015 ET 2016

A25

DES FEUX & DES PANNEAUX INTELLIGENTS

Pour des déplacements plus réguliers

90 110 130

A25

La modulation dynamique d'accès (MDA) Août 2015

Un couple de feux sur la bretelle d'accès de La Chapelle d'Armentières module l'entrée sur l'A25 aux heures de congestion en direction de Lille

1 **PRINCIPES**

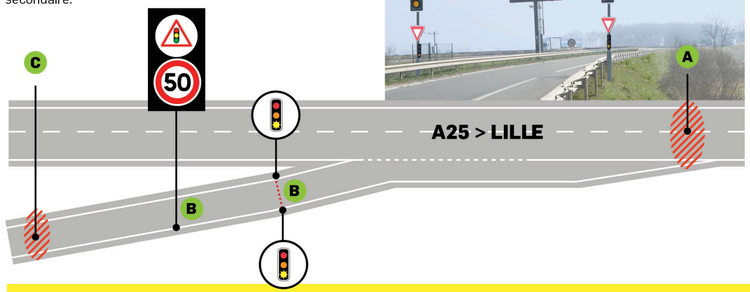
> Activation des feux sur la bretelle dès que le trafic se densifie sur l'A25.
> Fonctionnement des feux suivant un cycle total de 40 secondes avec une durée du rouge variant de 5 à 25 secondes.
> Désactivation des feux lorsque le trafic est fluide sur l'A25.
La gestion des feux prend en compte également la saturation de la bretelle afin d'éviter les reports de trafic sur le réseau secondaire.

2 **OBJECTIFS**

Moduler les entrées sur l'autoroute en fonction du trafic pour améliorer les insertions de véhicules et retarder l'apparition des bouchons.

3 **MODE D'EMPLOI**

- **A** Le capteur de trafic situé sur l'autoroute active les feux sur la bretelle.
- **B** Les feux (rouge, orange et jaune clignotant) sont situés de part et d'autre de la bretelle. La signalisation lumineuse en amont des feux sur la bretelle fonctionne en phase active de la modulation.
- **C** Le capteur en bout de bretelle déclenche les feux clignotants lorsque la bretelle est saturée afin d'éviter la remontée de congestion sur le réseau secondaire.



La modulation dynamique des vitesses (MDV) Janvier 2016

14 portiques affichent la vitesse obligatoire à respecter entre les échangeurs de Méteren et d'Englos dans le sens Dunkerque-Lille

1 **PRINCIPES**

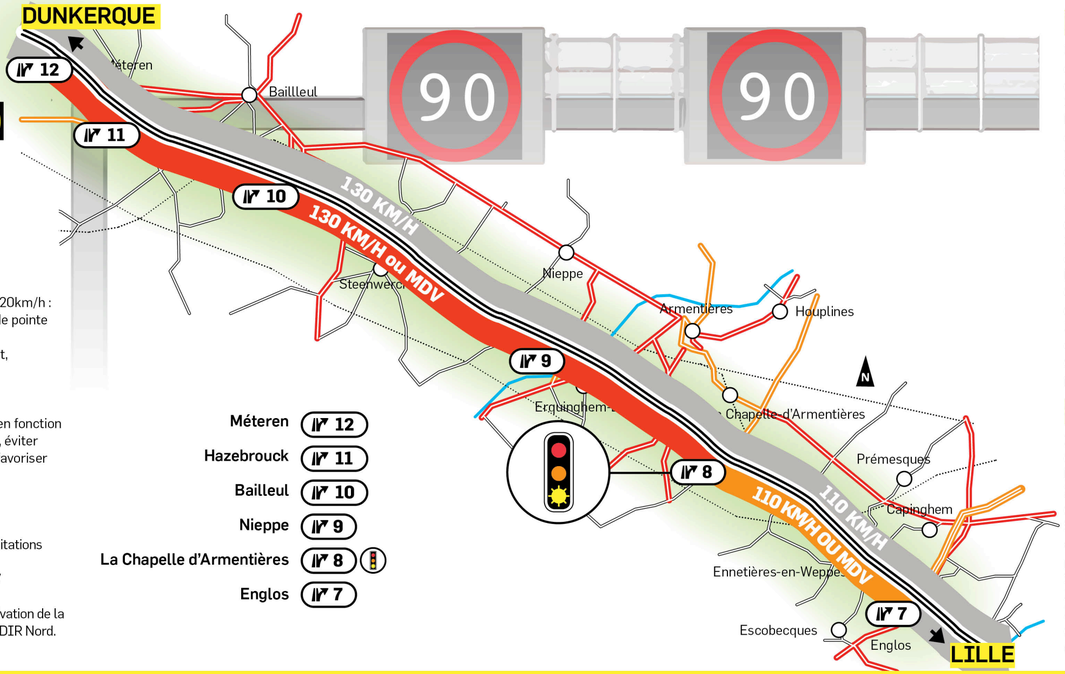
Abaissement de la vitesse autorisée par paliers de 20km/h :
> jusqu'a 90 km/h, en cas de bouchon, aux heures de pointe le matin des jours ouvrés et le dimanche soir
> jusqu'a 70 km/h, à tout moment, en cas d'accident, de travaux ou de pic de pollution.

2 **OBJECTIFS**

Moduler les limitations de vitesses sur l'autoroute en fonction du trafic pour stabiliser l'écoulement des véhicules, éviter les à-coups susceptibles de créer des incidents et favoriser une utilisation optimale des voies.

3 **MODE D'EMPLOI**

- En situation normale de circulation sur l'A25, pas de déclenchement de la MDV et affichage des limitations de vitesse en vigueur sur les panneaux lumineux.
- En cas de bouchon sur l'A25, activation de la MDV par les capteurs disposés sur l'autoroute.
- En cas d'accident, travaux ou pic de pollution, activation de la MDV par les opérateurs de gestion de trafic de la DIR Nord.



Méteren 12
Hazebrouck 11
Bailleul 10
Nieppe 9
La Chapelle d'Armentières 8
Englos 7

3 questions…

Pourquoi installer un couple de feux sur la bretelle d'accès de La Chapelle d'Armentières ?
Parce que cet accès est le plus chargé de l'A25 et qu'il est à l'origine des premières congestions le matin.
Pourquoi utiliser le terme de «dynamique» pour définir ces expérimentations ?
«Dynamique» signifie ici que les dispositifs ne sont pas permanents. Ils ne sont activés que lorsque les conditions de densification de l'autoroute l'exigent.
Combien vont coûter les deux dispositifs ?
La modulation dynamique des accès et la modulation dynamique des vitesses coûteront 6.3 M€ TTC pour la mise en place complète des dispositifs sur l'A25.

Calendrier

Juin-juillet 2015 • Installation et tests du dispositif de MDA sur l'échangeur de la Chapelle d'Armentières • **Août 2015** • Mise en service des feux à La Chapelle d'Armentières • **Septembre-décembre 2015** • Analyse du dispositif de la MDA • **Janvier 2016** • Mise en service des portiques et de la MDV • **Février-juin 2016** • Analyse du double dispositif MDA-MDV • **Juin 2016** • Bilan des évaluations techniques et de la perception du comité des usagers sur le double dispositif